

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PROYECTO REGIONAL RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 09 al 13 de junio de 2008)**

Asunto 1: **Antecedentes y desarrollo del LAR 91**

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta nota presenta al Panel de Expertos de Operaciones los antecedentes y el desarrollo del LAR 91.

1. Pasos que precedieron al desarrollo de los LAR

1.1 Las Reglamentaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la OACI, del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y de los Estados participantes del Sistema, quienes sobre la base del proyecto RLA/95/003 – *Desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de las aeronaves en América Latina*, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes de dicho proyecto.

1.2 Este grupo de expertos se reunió en diez oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de reglamentaciones de aplicación regional.

1.3 El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción y adaptación de las reglamentaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en las áreas de licencias al personal, operaciones y aeronavegabilidad.

1.4 A partir del año 2002, se implantó el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) bajo el amparo del Proyecto RLA/99/901, el cual está orientado a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región, y otros aspectos de interés común para los Estados.

1.5 A la luz del nuevo Sistema recién implantado, el Comité Técnico inició el desarrollo de varios reglamentos LAR, entre ellos el LAR OPS.

1.6 En la Tercera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/3) (Lima, Perú, 15 al 17 de junio de 2005), la Reunión fue informada sobre el avance del LAR OPS, la cual, después del análisis respectivo, convino en solicitar al Comité Técnico, el estudio de una denominación acorde con las reglamentaciones establecidas en los Estados miembros del SRVSOP, a fin de facilitar su utilización como modelo durante la etapa de armonización.

1.7 Sobre el particular, la Décimo Tercera Reunión de la Junta General (JG/13) (Caracas, 7 de noviembre de 2005), también identificó la necesidad de crear una estructura completa de las LAR, la que serviría como documento guía y de planificación, de tal manera que los Estados miembros del SRVSOP que estaban realizando cambios en sus reglamentaciones pudieran utilizar la misma denominación. Esta estructura tenía la intención de evitar la creación de un modelo completamente diferente al que tienen la mayoría de los Estados de la región, sin embargo, la Reunión recomendó observar los principios de lenguaje claro y equilibrio y evitar copiar modelos que respondieran a otras realidades.

1.8 Durante la Cuarta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/4) del SRVSOP (Lima, Perú, 6 al 8 de septiembre del 2006) se acordó la Recomendación RCPF 4/02 a través de la cual se solicitó al Coordinador General considerar de forma urgente la realización de una Reunión de un Panel de Expertos que tenga a su cargo la definición de la estructura genérica de las LAR, para que pueda ser aprobada en la Décimo Quinta Reunión de la Junta General (JG/15).

1.9 Asimismo, en esta reunión se acordó la Recomendación RCPF 4/03, en la que se solicitó al Coordinador General considerar la necesidad de realizar una revisión de la estrategia de adopción de las LAR para aprobación en la Décimo Quinta Reunión de la Junta General (JG/15), incluyendo y desarrollando adecuadamente las etapas respectivas.

1.10 En base a las Recomendaciones RCPF 4/02 y RCPF 4/03 acordadas en la Cuarta Reunión de Coordinación de Puntos Focales, la Décimo Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/15) (Panamá, 10 de noviembre de 2006), adoptó la Conclusión JG 15/04 – Conformación del Panel de Expertos para la estructura de las LAR y la Conclusión JG 15/05 – Revisión de la estrategia de adopción de las LAR.

1.11 A fin de cumplir con la Conclusión JG 15/04 - Conformación del Panel de Expertos para la estructura de las LAR, mencionada en el párrafo anterior, el Comité Técnico procedió a desarrollar la propuesta de estructura de las LAR, la cual fue circulada a consulta de los expertos PEL/OPS/AIR en dos oportunidades.

1.12 Una vez que concluyeron las dos rondas de consulta sobre la estructura de las LAR, en la ciudad de Lima, Perú, del 04 al 06 de diciembre de 2006, se llevó a cabo la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/1).

1.13 Durante la RPEE/1, el Panel adoptó la **Conclusión RPEE 1/08 – Procedimiento de aprobación de estructura de los LAR**, a través de la cual solicitó al Coordinador General remitir a la Junta General del SRVSOP la aprobación de la estructura de los LAR, de conformidad con lo establecido en la Conclusión JG 10/16 - Instancia de aprobación de las LAR.

1.14 Sobre el particular, el Coordinador General, con fecha 14 de diciembre de 2006, remitió para conocimiento de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP, el informe de la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR, que incluye la estructura de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanas convenida en la RPEE/1.

1.15 Finalmente, la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16) (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 03 de agosto de 2007), adoptó la **Conclusión JG 16/02 – Aprobación de la estructura de los LAR**, mediante la cual procedió a aprobar dicha estructura.

2. Desarrollo del LAR 91

2.1 Dentro del marco de la estructura de los LAR, se aprobó el desarrollo del conjunto LAR OPS y dentro de este conjunto, el desarrollo del Reglamento LAR 91, el cual establece las “Reglas de vuelo y de operación general”.

2.2 De conformidad con el plan de actividades del SRVSOP para el año 2008, el Comité Técnico (CT) encargó a un grupo de trabajo el desarrollo de la estructura del LAR 91 en la semana comprendida del 14 al 18 de enero del año en curso. El grupo mencionado estuvo conformado por dos especialistas de operaciones, uno de Argentina y otro de Perú y por un experto de aeronavegabilidad de ACSA.

2.3 A la luz de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, la propuesta de la estructura mencionada fue circulada en su primera ronda de consulta a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones (PEO), del 24 de enero al 15 de febrero de 2008.

2.4 Asimismo, la propuesta mencionada fue presentada al PEO en la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (Lima, Perú, 03 al 08 de marzo de 2008).

2.5 Siguiendo con el cronograma de trabajo del LAR 91, del 10 de marzo al 18 de abril de 2008, tres expertos de operaciones, uno de Argentina, otro de Perú y el miembro de operaciones del Comité Técnico, desarrollaron el contenido del primer borrador de la propuesta del reglamento señalado.

2.6 Bajo el marco de la segunda ronda de consulta (21 de abril al 16 de mayo de 2008), con fecha 21 de abril del presente año, el CT circuló a los miembros del PEO las tareas correspondientes al análisis del contenido del LAR 91. Los resultados de estas tareas serán presentados por los miembros del PEO, mediante notas de estudio, en la RPEO/3.

2.7 A continuación se explica las razones por las cuales el grupo de trabajo a cargo del LAR 91, diseñó y desarrolló el contenido del LAR 91 de manera diferente a las estructuras de los Reglamentos 91 que actualmente se encuentran vigentes en los Estados del SRVSOP.

2.8 En algunas auditorías que la OACI llevó a cabo a los Estados contratantes de Centroamérica según el programa USOAP, se evidenció que los Reglamentos 91 o equivalentes de dichos Estados, no contemplaban todas las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) dimanantes del Anexo 6, Parte II y Parte III, Sección III.

2.9 Por otro lado, en los años 2005 y 2006, la Comisión de Aeronavegación de la OACI concluyó un examen exhaustivo del Anexo 6, Parte II, con la intención de modernizar las disposiciones para reflejar los cambios importantes de la aviación general desde la preparación inicial de dicho Anexo.

2.10 La Comisión consideró que la nueva dinámica de la aviación general se expresaba en el uso creciente de aviones grandes de reacción de tecnología avanzada en las operaciones de la aviación general internacional.

2.11 La Comisión también avaló el criterio establecido durante la preparación inicial del Anexo 6 Parte II y Parte III, Sección III, según el cual el propietario y el piloto al mando deben asumir la responsabilidad de la seguridad operacional de los vuelos no comerciales que no están abiertos al público en general.

2.12 En las operaciones de aviación general no es necesario que las normas y métodos recomendados sean rescriptitos como los del Anexo 6, Parte I, debido a la responsabilidad inherente al propietario y al piloto al mando.

2.13 El Estado no tiene el equivalente de una “obligación de actuar con diligencia” para proteger a los ocupantes como la tiene respecto de los usuarios que pagan un boleto en las operaciones comerciales.

2.14 La Comisión aprobó el criterio sobre el nivel de seguridad operacional, según el cual las normas y métodos recomendados del Anexo 6, Parte II, deben proteger los intereses de terceros. Por lo tanto, convino en que las disposiciones básicas del Anexo 6, Parte II, se sigan aplicando a todas las operaciones de la aviación general, pero actualizadas para reflejar las tecnologías y procedimientos operacionales actuales y el uso de sistemas de gestión de la seguridad operacional cuando sea pertinente.

2.15 La Comisión también consideró que debían incluirse disposiciones adicionales para operaciones mayores y más complejas, y para todas las operaciones de la aviación general que utilizan aviones a reacción. Al respecto, la Comisión decidió agregar una sección adicional que se aplica a este sector de la aviación general.

2.16 En cuanto a las operaciones con aviones grandes y turborreactores, se concluyó que su complejidad justifica disposiciones que se apliquen **al explotador**, si bien en la preparación inicial del Anexo 6, Parte II, las disposiciones se aplicaban al **propietario y al piloto al mando**.

2.17 Un examen de los antecedentes de seguridad operacional de este sector de la aviación general reveló que el principio de responsabilidad individual del explotador y las mejores prácticas de la industria han sido eficaces dado que dichos antecedentes son excelentes y equivalentes, en lo esencial, a los del transporte aéreo regular que rige el Anexo 6, Parte I.

2.18 La Comisión también habló de la necesidad de un enfoque moderno para la elaboración de reglamentos a través de la aplicación de normas “basadas en la eficacia”. Al momento se está considerando un enfoque de esta índole para otros Anexos, incluido **el Anexo 6, Parte III**.

2.19 Las normas basadas en la eficacia son posibles mediante el uso de "mejores prácticas" de la industria y la Comisión aprobó que se hiciera referencia a códigos aceptables al preparar el Anexo 6, Parte II, actualizado.

2.20 Teniendo en mente lo anterior, el grupo de expertos que participó en el diseño y desarrollo de la propuesta del LAR 91, consideró necesario estructurar dicho reglamento en las siguientes partes:

a) La **Parte I – Aeronaves**, que incluirá:

- ✓ las reglas de vuelo del Anexo 2 (Capítulos A a C); y
- ✓ las especificaciones de operación (Capítulos D a M) que se encuentran establecidas en las Secciones 1 y 2 de la propuesta de modernización de la Parte II del Anexo 6, así como de aquellas establecidas en las otras partes del Anexo 6 mencionado;

1) Las reglas de vuelo de los Capítulos A, B y C de la Parte I se aplicarán a:

- ✓ las operaciones de la aviación general que se efectúen con cualquier aeronave civil dentro del territorio nacional;
- ✓ las personas que estén a bordo de una aeronave civil operada según esta parte y reglamento;
- ✓ las aeronaves de un explotador de servicios aéreos que además deberán cumplir con los requisitos específicos establecidos en los LAR de operaciones, tales como el LAR 121 y 135;
- ✓ las aeronaves de explotadores extranjeros que operen en territorio nacional, que además deberán cumplir con el reglamento de operación aplicable; y
- ✓ las aeronaves que se utilicen en trabajos aéreos, que también deberán cumplir con sus reglamentos de operación específicos.

2) Los requisitos de operación de los Capítulos D a M de la Parte I, además de las reglas de vuelo de los Capítulos A a C, se aplicarán a:

- ✓ todas las aeronaves (aviones y helicópteros), excepto cuando los mismos estén establecidos en los LAR de operaciones específicos tales como el LAR 121 y 135, en cuyo caso se aplicarán éstos últimos.

b) La **Parte II – Aviones grandes y turbo reactores**, que incluirá:

- ✓ las especificaciones de operación que se encuentran establecidas en la Sección 3 de la propuesta de modernización de la Parte II del Anexo 6, así como de aquellas establecidas en las otras partes del Anexo 6 mencionado.
- 1) Los requisitos de operación de los capítulos de la Parte II, además de las reglas de vuelo y de operación de la Parte I, se aplicarán a los siguientes tipos de aviones cuando estos no sean operados según el LAR 121 o 135:
 - ✓ turbo reactores con uno o más motores;

RPEO/3-NE/02
02/05/08

- ✓ turbohélices y alternativos multimotores con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- ✓ turbohélices y alternativos multimotores con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.

2.21 En conclusión, la propuesta del LAR 91 recoge los requisitos actuales de los Reglamentos 91 de los Estados del SRVSOP, pero además incluye todas las normas y métodos recomendados contemplados en el Anexo 2 al Convenio, en la propuesta de modernización del Anexo 6 Parte II y en las demás partes del Anexo 6, cuyas normas son de aplicación general.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información presentada sobre los antecedentes y desarrollo del LAR 91.

- FIN -